Canada Industrial Relations Board | Conseil canadien des relations industrielles

C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

# Motifs de décision

Association des employeurs maritimes,

*requérante*,

*et*

Rideau Bulk Terminal inc.,

*intimé*,

*et*

Association internationale des débardeurs, section locale 1654,

*intervenante*.

Dossier du Conseil : 27956-C
Référence neutre : 2011 CCRI **608**
Le 29 septembre 2011

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil), composé de Me William G. McMurray, Vice-président, et de MM. John Bowman et Patrick J. Heinke, Membres, a examiné la demande susmentionnée. Le Conseil a tenu des téléconférences de gestion de l'affaire les 7 et 19 octobre 2010 et le 8 novembre 2010. L'audience a eu lieu à Toronto, les 21 et 22 octobre 2010 et les 15 et 16 février 2011.

**Ont comparu**

Me John Mastoras, pour l'Association des employeurs maritimes;

Me Alain R. Pilotte, pour Rideau Bulk Terminals inc.;

Me Ronald A. Pink, c.r., pour l'Association internationale des débardeurs, section locale 1654.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par M[e] William G. McMurray, Vice-président.

**I – Introduction**

[1] Le 16 février 2010, l'Association des employeurs maritimes (l'AEM) a présenté une demande au Conseil en vertu de l'article 21 et des paragraphes 34(5), 34(5.1) et 34(7) du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*). Depuis 1991, une accréditation par région géographique est en vigueur pour le secteur du débardage au port de Hamilton. En vertu de cette accréditation, l'AEM est le représentant patronal désigné et la section locale 1654 de l'Association internationale des débardeurs (l'AID) est l'agent négociateur accrédité. En l'espèce, l'AEM allègue que Rideau Bulk Terminals inc. (RBT) était un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage et d'autres activités au port de Hamilton. Plus précisément, l'AEM soutient que des employés de RBT ont fait du débardage au port de Hamilton lorsque le M.V. Agawa Canyon, un navire auto-déchargeur, a déchargé une cargaison de sel en vrac au quai 22, le ou vers le 16 décembre 2009, et lorsque le M.V. Algosteel a fait la même chose le ou vers le 26 décembre 2009. L'AEM fait valoir que RBT est donc tenu de lui verser diverses cotisations, comme tous les employeurs assujettis à l'ordonnance d'accréditation par région géographique.

[2] RBT nie que son employé a fait du débardage, et ce, même s'il reconnaît que cet employé se trouvait sur le quai 22 tout au long des périodes pertinentes. RBT nie être un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage au port de Hamilton et il soutient qu'il n'est donc pas tenu de verser de cotisation à l'AEM. RBT reconnaît que du sel a été déchargé des deux navires en question au quai 22 aux dates susmentionnées. Il admet que l'un de ses employés était présent sur le quai 22 tout au long du processus de déchargement et que cet employé est resté en communication avec le navire durant tout ce temps afin de donner des instructions quant au mouvement du bras de chargement. Selon RBT, ces instructions visaient à ce que le sel soit déchargé au bon endroit et dans la bonne forme sur le quai. RBT admet que l'employé est retourné au quai 22 le lendemain et qu'il y a passé plusieurs heures à niveler la pile de sel avec un bulldozer. RBT soutient qu'il est une entreprise locale et que ses relations du travail ne relèvent pas de la compétence fédérale.

[3] À titre de redressement, l'AEM demande au Conseil de déclarer que RBT doit payer des cotisations et d'autres frais à l'AEM, en sa qualité de représentant patronal en vertu de l'accréditation par région géographique visant le port de Hamilton. Entre autres choses, l'AEM demande aussi au Conseil d'ordonner à RBT de payer à l'AEM « les pleins dépens » liés à la demande en cause.

[4] Le Conseil souligne que l'AEM avait aussi nommé le « Waterford Group » comme intimé pour sa demande relativement au déchargement d'un navire au port de Hamilton le 10 décembre 2009. Le premier jour de l'audience, l'AEM et le Waterford Group ont informé le Conseil qu'ils avaient réglé leur différend. Par conséquent, l'audience s'est poursuivie avec RBT comme seule intimé.

**II – Questions à trancher**

[5] À la fin de l'audience, les questions suivantes restaient en litige :

1. Les activités de RBT en cause sont-elles visées par l'exception du transport maritime intraprovincial?

2. Si elles ne le sont pas, le travail fait par l'employé de RBT au quai 22 lors des périodes pertinentes constituait-il du débardage?

3. Si elles le sont, RBT était-il un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage au sens de l'ordonnance d'accréditation par région géographique datée du 8 mars 1991?

4. Si oui, quelles sont les mesures de redressement indiquées?

5. S'il est opportun d'accorder des mesures de redressement, le Conseil a-t-il le pouvoir d'accorder les dépens?

**III – Décisions**

[6] Ayant examiné toutes les observations versées au dossier et tous les éléments de preuve et témoignages présentés à l'audience, le Conseil est arrivé aux conclusions et aux décisions suivantes, pour les motifs énoncés ci-après :

- les navires qui ont transporté du sel en provenance de Goderich (Ontario) et qui ont déchargé ce sel au quai 22 au port de Hamilton les 16 et 26 décembre 2009 ont participé au transport maritime international et interprovincial de marchandises, ce qui signifie que ni les marchandises, ni leur manutention par RBT sont visées par l'exception du transport maritime intraprovincial;
- tout au long des périodes pertinentes, RBT et ses employés menaient au port de Hamilton des activités de débardage visées par l'ordonnance d'accréditation par région géographique datée du 8 mars 1991 pour le secteur du débardage – notamment en donnant des instructions quant au déchargement du sel sur le quai et faisant ensuite l'activité connexe de nivelage de la pile de sel au moyen d'un bulldozer;
- l'AEM a droit, en partie, aux mesures de redressement demandées;
- le Conseil réserve sa décision sur la détermination des dépens, le cas échéant;
- le Conseil demeure saisi de toutes les questions en litige.

**IV – Jurisprudence pertinente**

**A – Dispositions législatives**

[7] Compte tenu de l'objection soulevée par RBT quant à la compétence du Conseil, il est utile de renvoyer à l'alinéa 2*a*) et l'article 4 du *Code*, qui mentionnent les personnes employées « dans le cadre » d'une entreprise fédérale ou qui s'y « rapportent ». L'article 4 du *Code* prévoit que la partie I du *Code* s'applique aux employés dans le cadre d'une entreprise fédérale :

> 4. La présente partie s'applique aux employés dans le cadre d'une entreprise fédérale et à leurs syndicats, ainsi qu'à leurs employeurs et aux organisations patronales regroupant ceux-ci.

[8] L'article 2 du *Code* définit le terme « entreprises fédérales » et, à l'alinéa 2*a*), traite de celles qui se rapportent à la navigation et aux transports par eau :

> 2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.
>
> « entreprises fédérales » Les installations, ouvrages, entreprises ou secteurs d'activité qui relèvent de la compétence législative du Parlement, notamment :

> *a*) ceux qui se rapportent à la navigation et aux transports par eau, entre autres à ce qui touche l'exploitation de navires et le transport par navire partout au Canada.

[9] L'AEM a fait renvoi à l'article 21 et aux paragraphes 34(5), 34(5.1) et 34(7) du *Code*.

[10] L'article 21 permet notamment au Conseil de rendre des ordonnances enjoignant de se conformer à la partie I du *Code* :

> 21. Le Conseil exerce les pouvoirs et fonctions que lui confère la présente partie ou qu'implique la réalisation de ses objets, notamment en rendant des ordonnances enjoignant de se conformer à la présente partie, à ses règlements et d'exécuter les décisions qu'il rend sur les questions qui lui sont soumises.

[11] L'article 34 du *Code* porte sur l'accréditation par région géographique, principalement dans le secteur du débardage. L'accréditation par région géographique implique la nomination d'un représentant des employeurs oeuvrant dans la zone géographique visée par l'accréditation – en l'espèce, ceux qui mènent des activités dans le secteur du débardage. On ne conteste pas que l'AEM est le représentant patronal dûment choisi pour le port de Hamilton.

[12] Le paragraphe 34(5) du *Code* prévoit notamment que le représentant patronal a le pouvoir et est tenu d'exécuter toutes les obligations qui incombent à l'ensemble des employeurs qu'il représente :

> 34.(5) Pour l'application de la présente partie, le représentant patronal est assimilé à un employeur; il est tenu d'exécuter, au nom des employeurs des employés de l'unité de négociation, toutes les obligations imposées à l'employeur par la présente partie et est investi à cette fin, en raison de sa désignation sous le régime du présent article, des pouvoirs nécessaires; il peut notamment conclure en leur nom une convention collective.

[13] Le paragraphe 34(5.1) du *Code* permet au représentant patronal de percevoir des employeurs qu'il représente leur quote-part des « dépenses » qu'il fait dans l'exécution des obligations légales que lui impose son rôle :

> 34.(5.1) Le représentant patronal peut exiger de chacun des employeurs des employés de l'unité de négociation qu'il lui verse sa quote-part des dépenses que le représentant patronal a engagées ou prévoit engager dans l'exécution de ses obligations sous le régime de la présente partie et celui de la convention collective.

[14] Enfin, le paragraphe 34(7) du *Code*, prévoit que le Conseil est tenu de trancher toutes les questions qui ont trait à l'accréditation par région géographique et lui donne le pouvoir de le faire :

> 34.(7) Pour l'application du présent article, il appartient au Conseil de trancher toute question qui se pose, notamment à l'égard du choix et de la désignation du représentant patronal.

**B – Décisions judiciaires importantes**

[15] Ce n'est pas la première fois que le Conseil est appelé à décider si les activités de certains employés constituent du débardage et si, par conséquent, leur employeur est visé par l'accréditation par région géographique qui s'applique à un port donné. Pour toute accréditation par région géographique, la description de l'unité de négociation est forcément et volontairement générale. Cette description générale entraîne naturellement des incertitudes quant à la portée de l'unité.

[16] Dans ce genre d'affaire, le Conseil commence toujours son analyse sur la portée de l'article 34 du *Code* en rappelant que le terme « débardage » employé dans cette disposition n'est pas défini. Les termes « débardage » et « arrimage » sont souvent considérés comme des synonymes.

[17] L'analyse du Conseil repose aussi nécessairement sur deux décisions judiciaires importantes : le renvoi *Reference re : Industrial Relations and Disputes Investigation Act (Canada)*, [1955] S.C.R. 529 (le renvoi *Stevedoring*) et l'arrêt *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division* v. *International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (C.A.F., dossier nº A-799-81) (l'arrêt *Cargill*).

[18] Dans le renvoi *Stevedoring*, la Cour suprême du Canada a confirmé que le législateur fédéral a compétence pour statuer sur les relations du travail des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale. Elle a aussi fait valoir que le débardage relève de la compétence exclusive fédérale en matière de navigation et de transport maritime prévue au paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* (R.-U.), 30 & 31 Vict., c. 3 (anciennement l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*). Selon la Cour suprême, l'expression « dans le cadre de » utilisée dans la loi s'applique seulement au travail faisant partie intégrante des activités d'une entreprise fédérale énumérées ou y étant nécessairement accessoire, par exemple la navigation et le transport maritime

(pages 564 et 566). Le libellé de la loi ne s'applique donc pas aux personnes qui « fournissent seulement des services occasionnellement » (traduction) dans le cadre d'une entreprise fédérale (page 556). Cependant, tout au long de sa décision sur le renvoi, la Cour suprême a mentionné à plusieurs reprises le chargement et le déchargement des navires, une activité qu'elle a qualifiée de :

- élément essentiel du transport de marchandises par eau (pages 541, 572 et 591)
- partie intégrante du transport maritime (page 584)
- l'une des activités qui sont essentielles au transport maritime de marchandises (pages 537 et 578)

La Cour suprême a fait valoir que le chargement et le déchargement d'un navire constituent du débardage lorsqu'il est fait par des personnes qui ne sont pas membres de son équipage (page 591). Elle a expliqué que le transport de marchandises par eau dans des navires est une activité qui dépend totalement des services des débardeurs (page 543).

[19] Dans l'arrêt *Cargill*, la Cour d'appel fédérale a fait observer que la règle relative au débardage a certaines exceptions : les opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises, même sur un quai, ne constituent pas nécessairement du débardage. La Cour d'appel fédérale a aussi donné une définition jurisprudentielle du débardage. Dans ses motifs, le juge Hugessen a reconnu qu'il faut donner au terme « débardage » son sens ordinaire, c'est-à-dire, selon lui, « essentiellement l'opération de chargement et de déchargement des navires ». Au même paragraphe, il a aussi fait l'observation suivante :

> [36] ... Dans certains cas, comme incident à cette opération principale, il peut comprendre également la manutention et l'entreposage sur le quai des marchandises ainsi chargées ou déchargées. Cela, toutefois, ne veut sûrement pas dire que toute opération de manutention ou d'entreposage sur le quai est nécessairement du débardage, surtout quand de telles opérations sont exécutées comme incidents à d'autres activités qui n'ont rien à voir avec le chargement ou déchargement des navires.

**C – Historique de l'accréditation par région géographique au port de Hamilton**

[20] En l'espèce, il est aussi instructif de se pencher sur l'historique de l'accréditation par région géographique qui est en vigueur au port de Hamilton.

[21] La première demande d'accréditation par région géographique que l'AID a présentée pour le port de Hamilton a été rejetée (voir *Association des employeurs maritimes* (1984), 56 di 162 (CCRT n° 470)). Ces motifs font valoir que le Hamilton Harbour Commissioners a soulevé des préoccupations selon lesquelles l'accréditation par région géographique pourrait accorder à l'AEM et à AID « un monopole permanent sur tous les travaux et les emplois non explicitement exclus » (voir la page 165).

[22] À ce moment-là, le Conseil canadien des relations du travail (le CCRT) a exprimé ses préoccupations quant aux incidences potentielles d'une accréditation par région géographique :

> En principe, sauf dans certains cas de force majeure, le Conseil estime qu'il faudrait éviter les situations de monopole résultant de l'article 132 [maintenant l'article 34].
>
> (page 169)

[23] Le CCRT a donc rejeté la demande d'accréditation de l'AID, disant ne pas être convaincu que l'application de l'article 132 du *Code* (aujourd'hui l'article 34) à Hamilton aurait représenté un avantage immédiat dans l'intérêt du public sur le plan des relations du travail (voir la page 171).

[24] Bien que l'AID n'ait pas réussi à obtenir une accréditation par région géographique en 1984, en 1985, le CCRT a accordé à l'AID ce qu'il a qualifié d'« accréditation ordinaire » (traduction). Le CCRT a accrédité l'AID à titre d'agent négociateur de « tous les employés des employeurs, membres de l'Association des employeurs maritimes, travaillant comme débardeurs dans le Port de Hamilton » (dossier du Conseil n° 551-57, ordonnance n° 4556-U datée du 13 mai 1985).

[25] Le CCRT a ensuite mentionné que la description de l'unité de négociation susmentionnée accordait à l'AID la « latitude » voulue pour demander des droits de négociation à l'égard des futurs membres de l'AEM, mais qu'elle n'était pas « ouverte », en ce sens qu'elle n'englobait pas tous les futurs employeurs possibles des débardeurs au port de Hamilton, qui ne voulaient peut-être pas être affiliés à l'AEM. Bien que le CCRT n'ait pas utilisé ce terme, il est maintenant évident qu'il cherchait à répondre aux préoccupations de Hamilton Harbour Commissioners qu'il avait notées

dans sa décision de 1984, à savoir les effets apparemment néfastes qu'un « monopole » de l'AID et de l'AEM aurait eus au port.

[26] La situation a changé quelques années plus tard.

[27] En décembre 1989, l'AID a demandé au CCRT de réviser et de modifier sa décision dans CCRT nº 4470, où ce dernier avait rejeté la demande d'accréditation par région géographique qu'elle avait présentée en 1983. L'AID a présenté cette nouvelle demande en 1989 parce qu'un employeur de débardeurs qui était actif au port, mais qui n'était pas affilié à l'AEM lui avait demandé de négocier une convention collective distincte. Vu les circonstances, le CCRT a rendu sa décision dans *Association des employeurs maritimes et autres* (1991), 84 di 161 (CCRT nº 857), où il a conclu qu'il était désormais indiqué d'accorder l'accréditation par région géographique :

> Cette possibilité de l'arrivée dans le port de Hamilton d'un autre entrepreneur en débardage n'appartenant pas à l'AEM et qui conclurait des conventions collectives distinctes avec les sections locales de l'AID risque de créer à Hamilton le genre de situation confuse et potentiellement instable pour la négociation collective que l'article 34 du *Code* vise à empêcher. En effet, l'article 34 a pour objet de consolider les négociations avec les employeurs de façon à réduire le nombre de points de friction et les risques d'instabilité. Il vise à éliminer la possibilité pour les syndicats de faire de la surenchère ainsi que les risques de marchandages destructeurs de la part des employeurs, dans un secteur d'activité fondé sur la négociation collective, voire sur des avantages non négociés; il a pour objet de faire en sorte que les coûts et les avantages qu'entraîne la négociation avec un bassin de travailleurs unique soient partagés également et que les membres de ce bassin aient des possibilités optimales de travailler et de gagner leur vie.
>
> (page 167)

[28] Le Conseil note que, dans la décision susmentionnée, le CCRT n'a pas utilisé le terme « monopole », contrairement à ce qu'il avait fait en 1984, mais qu'il a plutôt parlé du « bassin de travailleurs unique » créé par l'ordonnance d'accréditation par région géographique.

[29] Dans *Association des employeurs maritimes et autres (857)*, précitée, le CCRT s'est donné la peine d'expliquer clairement aux parties quel genre de travail était visé par la nouvelle accréditation par région géographique et quel genre de travail ne l'était pas :

> Il faut bien comprendre que, en parlant du « secteur du débardage » dans le port de Hamilton, le Conseil n'a nullement l'intention d'englober dans son ordonnance d'accréditation des employeurs qui ne s'occupent pas de débardage, mais qui expédient ou reçoivent des produits pour leur propre compte

> dans des navires qui sont chargés ou déchargés par leurs propres employés. Le Conseil veut simplement que l'ordonnance d'accréditation s'applique dans le port de Hamilton aux entreprises qui passent des contrats de chargement ou de déchargement de navires pour d'autres, moyennant rémunération. Pour le moment, il ne s'agit dans la pratique que des entrepreneurs membres de l'AEM, de la commission et de Seaway Terminals. C'est ainsi, par exemple, que Stelco, qui, autant que nous sachions, oeuvre dans le secteur de la sidérurgie, ne deviendra pas une entreprise de débardage du seul fait que ses employés déchargent des navires transportant du minerai ou du charbon ou qu'ils les chargent d'acier pour son propre compte. Stelco et les nombreuses entreprises analogues qui se servent du port ne seront pas touchées par la décision du Conseil, qui a été informé que le tonnage manutentionné par le « secteur du débardage » à Hamilton est très limité, la plus grande partie du tonnage de marchandises manutentionnées dans le port l'étant pour leur propre compte par des entreprises comme Stelco, United Co-operatives et bien d'autres.
>
> (page 168)

[30] Pour ce qui est des activités exclues de la portée de l'ordonnance d'accréditation par région géographique, le Conseil souligne la référence, dans le passage précédent, à « Stelco et [aux] nombreuses entreprises analogues » qui, à la connaissance du CCRT, étaient actives au port et utilisaient leurs propres employés afin de charger et décharger des navires « pour leur propre compte ». Dans ce passage, le CCRT a précisé que sa décision d'accorder l'accréditation par région géographique ne s'appliquerait pas à ces entreprises.

[31] En ce qui a trait aux activités assujetties à l'ordonnance d'accréditation par région géographique, le Conseil note que, dans le passage précité, le CCRT a expliqué que l'accréditation s'appliquerait « aux entreprises qui passent des contrats de chargement ou de déchargement de navires pour d'autres, moyennant rémunération ».

**V – La preuve**

[32] Lors de la téléconférence de gestion de l'affaire, il a été convenu que RBT présenterait sa preuve en premier, et ce, surtout parce qu'il avait soulevé un argument relatif à la compétence du Conseil, à savoir que ses activités au port de Hamilton étaient entièrement visées par l'exception du transport maritime intraprovincial et qu'elles n'étaient donc pas assujetties au *Code*.

[33] RBT a fait témoigner deux de ses employés : M. Alain Lefebvre, le directeur général de RBT, et M. Gord Bennett, un opérateur de balance employé par RBT, et celui qui se trouvait sur le quai 22 le 16 décembre 2009 lorsque le sel a été déchargé du M.V. Agawa Canyon.

[34] L'AEM n'a présenté aucun témoignage de vive voix, mais, du consentement des parties, elle a déposé des affidavits et des preuves documentaires. Les trois affidavits en question avaient été faits respectivement par M. Ian Hamilton, de l'Autorité portuaire de Hamilton, par M^me^ Karen Watt, la directrice des ressources humaines de l'Algoma Central Corporation, et par M. Wayne Hennessy, de Seaway Marine Terminal.

[35] Comme il est expliqué plus en détail ci-après, RBT a consenti au dépôt des trois affidavits à condition que l'AEM et l'AID reconnaissent que le contrat de transport du sel en cause avait pris fin lorsque le sel avait fini de s'écouler du bras de chargement lors de l'opération de déchargement.

[36] L'AID a fait témoigner une personne, M. Patrick Murphy, le vice-président du district du conseil atlantique de l'AID.

[37] Conformément à l'entente conclue entre les parties, lors des contre-interrogatoires, RBT a pu questionner deux témoins qui n'avaient pas témoigné lors de l'interrogatoire principal : M. Richard Smith, de l'AID, et M. Normand Daoust, le vice-président des services administratifs et le secrétaire de l'AEM.

[38] Le Conseil a seulement résumé les éléments des témoignages qui, selon lui, ont une pertinence directe à l'égard des questions en litige.

**A – Preuve documentaire**

[39] La preuve documentaire établit clairement que l'entreprise de RBT consiste principalement en la « manutention » de sel de voirie en vrac pour trois clients principaux. La « manutention » du sel de voirie inclut le « déchargement » du sel de navires auto-déchargeurs à un port. RBT soutient que ses activités de déchargement de navires, du moins le genre de déchargement qu'il effectue, ne constituent pas du débardage. Avant les faits survenus au port de Hamilton qui sont en cause, RBT menait des activités à quatre ports et à deux terminaux intérieurs en Ontario.

[40] Dans son site Web (pièce 5, onglet 35), RBT mentionne sa vaste expérience en matière de manutention et d'entreposage de sel gemme et d'agrégat. L'une des pages du site Web est intitulée « Déchargement et chargement de navires – Voie maritime du Saint-Laurent et Grands Lacs » (traduction). Cette page inclut une photographie montrant un navire accosté dans un port, un convoyeur et une pile de marchandises en vrac, probablement du sel de gemme.

[41] Selon un communiqué de presse diffusé le 26 octobre 2009 par la société mère de RBT (pièce 5, onglet 36), l'activité principale de RBT consiste « à recevoir le sel de gemme de navires auto-déchargeurs – ou parfois de vraquiers – et à l'empiler, à l'entreposer et à le charger dans des camions pour trois grandes entreprises de vente de sel oeuvrant dans l'est du Canada » (traduction). (Selon les témoignages, RBT n'a pas reçu de sel d'un « vraquier » récemment.)

[42] Dans une lettre datée du 1er juin 2009 (pièce 1, onglet 1), RBT a proposé un prix à Sifto « pour la manutention de votre sel à la plateforme de Hamilton » (traduction) pour une période de cinq années. Il n'est pas contesté que la plate-forme de Hamilton est en fait le quai 22. Cette lettre explique que « pendant la première année, deux navires – soit environ 55 000 tonnes métriques de sel – seront déchargés à côté du mur de quai et le sel sera bâché à cet endroit » (traduction). Le prix proposé par RBT à Sifto portait sur la manutention du sel, mais il excluait le bâchage, qui devait être effectué par une autre entreprise. La proposition de prix de RBT comprenait notamment la modalité suivante :

> Suivant les instructions d'un représentant au port de Hamilton, un débardeur du port pourrait devoir être présent sur les lieux, mais seulement pour décharger les navires. Un de nos employés serait aussi là pour s'occuper du déchargement du navire.
>
> (traduction)

[43] Finalement, dans la facture envoyée à Sifto par RBT (pièce 1, onglet 9) pour le travail effectué relativement au déchargement du sel de voirie du M.V. Agawa Canyon, le 16 décembre, et du M.V. Algosteel, le 26 décembre 2009, ce travail était décrit de la manière suivante :

> La réception et le déchargement d'une cargaison de sel de voirie d'un navire...
>
> (traduction)

[44] Lors de son interrogatoire principal, M. Lefebvre, le directeur général de RBT, a expliqué que, selon RBT, le terme « déchargement » signifie le fait de recevoir la cargaison en cause du navire auto-déchargeur. RBT soutient que cela est différent du déchargement du navire par un débardeur.

**B – Témoignage du directeur général de RBT**

[45] Le Conseil a entendu le témoignage de M. Alain Lefebvre, le directeur général de RBT. Ce dernier a d'abord résumé les activités ordinaires de RBT partout en Ontario. M. Lefebvre est directeur général de RBT depuis novembre 2009. Il semble avoir obtenu ce poste peu de temps après que Logistec Corporation a fait l'acquisition de RBT. Auparavant, M. Lefebvre avait travaillé environ 27 ans pour Logistec Stevedoring inc.

[46] Le principal établissement de RBT se trouve dans la ville de North Gower, au sud d'Ottawa, en Ontario. RBT exploite à divers autres endroits de la province, mais toutes ses activités ont lieu en Ontario. M. Lefebvre a soutenu que l'activité principale de RBT consiste à faire la manutention et la surveillance de piles de sel de voirie pour trois clients principaux.

[47] RBT fait la manutention et la surveillance des piles de sel dans divers terminaux situés à Morris (Ontario), à Johnstown (Ontario), à Picton (Ontario) et à Toronto (Ontario). Toutes ces activités ont lieu aux ports de ces collectivités ou à proximité. RBT exploite aussi des terminaux à North Gower et une cour de transfert située dans un dépôt de rails à Ottawa.

[48] Pour ce qui est de la manutention du sel de voirie, les trois clients principaux de RBT sont communément appelés Canada Salt, Cargill et Sifto.

[49] Devant le Conseil, M. Lefebvre a soutenu avec insistance que la manière dont RBT fait la manutention et la surveillance des piles de sel de voirie – qui est principalement déchargé de navires auto-déchargeurs – dans tous ces terminaux se trouvant à des ports ou à proximité en Ontario est exactement la même que la manière dont les activités ont été menées au quai 22 au port de Hamilton en décembre 2009.

[50] Selon M. Lefebvre, tout le sel que RBT surveille arrive au port sur des navires auto-déchargeurs. Il a expliqué qu'un navire auto-déchargeur est muni d'une courroie transporteuse qui permet de décharger la cargaison automatiquement. M. Lefebvre a ajouté que la longueur de ce genre de courroie transporteuse peut dépasser 100 pieds. Il a mentionné que l'équipage d'un navire auto-déchargeur peut faire le déchargement tout seul, sans que la présence de personnel sur le quai soit nécessaire.

[51] M. Lefebvre a soutenu qu'un employé de RBT communique avec le navire pour savoir quand le navire devrait arriver au port. L'employé de RBT se rend ensuite sur les lieux pour indiquer à quel endroit RBT veut que le sel soit déchargé du navire auto-déchargeur. L'employé de RBT va aussi chercher une copie du connaissement. Il arrive que les employés de RBT participent au « bâchage » de la pile de sel, mais cela n'est pas toujours le cas. Parfois, les clients de RBT engagent des tiers pour s'occuper du bâchage.

[52] M. Lefebvre soutient que RBT participe parfois à des activités de « ré-empilage ». Cela consiste à déplacer une pile de sel ailleurs après qu'elle a été déchargée d'un navire auto-déchargeur. Aucun ré-empilage n'a été fait au quai 22.

[53] Lorsque le procureur de RBT a demandé à M. Lefebvre de décrire l'interaction entre l'employé de RBT se trouvant au port et l'équipage du navire auto-déchargeur, M. Lefebvre a expliqué que « nous leur indiquons où mettre la pile [de sel] » (traduction). Selon lui, l'employé de RBT est là pour guider le navire pendant le déchargement, afin que la cargaison ne déborde pas du périmètre du quai. M. Lefebvre a dit qu'un navire auto-déchargeur peut déverser de 2 000 à 3 000 tonnes de sel par heure. Il a soutenu que, à la majorité des ports, RBT ne se préoccupe pas de la hauteur ou de la largeur des piles, parce qu'elles sont ensuite déplacées. Après le déchargement, RBT s'occupe aussi du nivelage de la pile de sel pour s'assurer qu'elle soit bien protégée.

[54] M. Lefebvre a dit que, durant le déchargement, l'employé de RBT donne des instructions au navire sur le mouvement du bras de chargement.

[55] Il a insisté sur le fait que RBT n'est pas responsable de l'évaluation des marchandises. Il a aussi souligné que, à l'exception du connaissement, aucun document n'est échangé entre l'employé de RBT et l'équipage du navire. Ce dernier remet une copie du connaissement à l'employé de RBT, et ce, principalement à des fins de facturation.

[56] En général, le sel est transporté par bateau. Exceptionnellement, si le sel vient à manquer dans une pile donnée pendant l'hiver, du sel supplémentaire peut y être envoyé par camion.

[57] M. Lefebvre a informé le Conseil que la mine de sel de Sifto se trouve à Goderich (Ontario), que la mine de sel de Canada Salt est située à Windsor (Ontario), et que celle de Cargill se trouve « du côté américain » (traduction). Le sel déchargé au quai 22 les 16 et 26 décembre 2009 avait été chargé dans les navires à Goderich.

[58] M. Lefebvre a répété que, selon RBT, l'employé de RBT qui se trouve sur le quai pendant le déchargement du sel « n'a rien à voir avec la manière dont le navire est déchargé » (traduction). M. Lefebvre a insisté sur le fait que l'employé de RBT ne joue aucun rôle dans l'entrée au bassin et dans l'amarrage du navire. De plus, le navire quitte habituellement le port immédiatement après avoir déchargé sa cargaison et avant que le nivelage et le bâchage de la pile de sel soient terminés.

[59] En règle générale, RBT ne s'occupe pas du chargement de navires auto-déchargeurs dans ses terminaux. La seule exception est le terminal de Johnstown (Ontario), où RBT a déjà chargé de l'agrégat (mais pas du sel de voirie) dans un navire auto-déchargeur.

[60] Lorsqu'un client demande à RBT de bâcher une pile de sel, de quatre à six personnes participent à l'activité. L'ensemble du processus peut durer de quatre à cinq heures. Sinon, comme il a été mentionné précédemment, ce travail peut être fait par un entrepreneur indépendant. M. Lefebvre a affirmé que Sifto fait appel à un entrepreneur indépendant pour le bâchage. Sifto est le locataire du quai 22.

[61] À Johnstown, les entreprises de vente de sel qui sont clientes de RBT louent de l'espace au port. Le travail effectué par RBT pour Cargill à Johnstown est un peu différent, car Cargill se sert

seulement de cet espace comme plate-forme de transfert et RBT est responsable de déplacer le sel ailleurs après son déchargement par les navires auto-déchargeurs. Plus précisément, à Johnstown, le sel est rempilé de l'autre côté de la rue, dans un terminal loué par le client de RBT.

[62] L'établissement de North Gower est l'un des sites intérieurs de RBT. M. Lefebvre l'a qualifié de terminal intérieur. Plus précisément, le sel de Cargill est transporté par camion de la plate-forme de transfert de Johnstown (Ontario), jusqu'à North Gower. C'est Cargill, et non RBT, qui engage l'entreprise de camionnage.

[63] M. Lefebvre a témoigné que le sel de voirie représente environ 95 % des cargaisons traitées annuellement par RBT et environ 95 % des revenus annuels de ce dernier. Les 5 % restants des activités de RBT consistent au traitement de pâte de bois, de bois de charpente et d'autres marchandises en vrac à la cour de transfert d'Ottawa ainsi qu'au chargement d'agrégat à Johnstown (Ontario), à des fins d'exportation. Il est entendu que l'agrégat chargé dans des navires auto-déchargeurs à Johnstown peut être transporté vers d'autres provinces ou vers l'étranger. M. Lefebvre a souligné que, lorsque RBT est engagé pour charger de l'agrégat dans un navire auto-déchargeur à Johnstown, il conclut un contrat avec le propriétaire de la cargaison et non avec le propriétaire du navire.

[64] M. Lefebvre a aussi témoigné dans le détail au sujet des activités de RBT au port de Hamilton.

[65] Il a dit bien connaître l'objet de la demande de l'AEM et être au fait des activités menées par RBT en décembre 2009 et lors des premiers mois de 2010 au terminal de Sifto au quai 22. Il a souligné que RBT n'est pas propriétaire du quai 22 et qu'il ne loue pas d'espace à cet endroit. À sa connaissance, Sifto avait loué le quai au port de Hamilton pour son usage exclusif. RBT ne traite aucune autre marchandise au quai 22. À l'audience, M. Lefebvre ne savait pas si Sifto était encore locataire du quai 22. Il a aussi souligné que RBT n'avait mené aucune activité au quai 22 avant les faits en cause et qu'il n'en a mené aucune depuis cette période-là.

[66] M. Lefebvre est d'avis que RBT n'avait conclu aucun contrat écrit avec Sifto relativement au travail effectué par RBT au quai 22. Toutefois, il a déposé en preuve une lettre envoyée à Sifto par

le président de RBT de l'époque (pièce 1, onglet 1). M. Lefebvre a affirmé que RBT savait d'avance que le sel de Sifto qui devait être déchargé au quai 22, à Hamilton, provenait toujours de la mine de Sifto située à Goderich (Ontario). Selon M. Lefebvre, les activités menées par RBT pour Sifto au port de Hamilton allaient être essentiellement identiques à celles que RBT mène pour Sifto au port de Toronto. Il a dit que les activités de RBT au quai 22 n'incluaient pas de « ré-empilage ». M. Lefebvre fait valoir que le quai 22 représentait la destination finale de la cargaison déchargée du navire auto-déchargeur.

[67] Selon M. Lefebvre, le travail effectué par RBT pour Sifto au quai 22 totalisait 348,5 heures et le travail des employés de RBT durant le déchargement du sel représentait seulement 4,4 % des heures totales de travail faites sur les lieux.

[68] M. Lefebvre soutient que le faible pourcentage de temps consacré au déchargement de la cargaison de sel au quai 22 correspond au pourcentage de temps consacré par l'employé de RBT au déchargement de navires dans les autres ports ontariens où RBT mène des activités.

**C – Les événements du 16 décembre 2009**

[69] Le Conseil a aussi entendu le témoignage de l'employé de RBT qui se trouvait sur le quai 22 le 16 décembre lors du déchargement du sel. M. Bennett travaillait alors pour RBT depuis neuf ans, surtout comme opérateur de balance. Avant cela, il avait occupé un emploi semblable à Cargill pendant 10 ans.

[70] Le 16 décembre 2009, M. Bennett s'est rendu au quai 22 au port de Hamilton afin d'y accueillir le navire M.V. Agawa Canyon. Suivant sa pratique habituelle, il a téléphoné à l'équipage du navire quelques heures avant l'arrivée prévue du navire au port. Conformément à ses obligations légales relativement à la sécurité au port, M. Bennett s'est présenté au quai environ une heure avant l'arrivée du navire. Il a profité de cette période pour effectuer diverses vérifications de sécurité.

[71] Lorsque le navire arrive au quai, M. Bennett ne s'occupe pas de l'entrée dans le bassin ou de l'amarrage du navire. Deux membres de l'équipage débarquent afin de fixer les amarres, puis le

second capitaine fournit à M. Bennett un émetteur-récepteur portatif lié au système de radio du navire. M. Bennett se sert de l'émetteur-récepteur pour rester en contact avec l'équipage du navire pendant le déchargement du sel. Plus précisément, il s'en sert pour parler et donner des instructions au membre de l'équipage qui manoeuvre la courroie transporteuse (aussi appelée le bras de chargement) pour décharger sur le quai le sel en vrac qui se trouve dans la cale du navire. M. Bennett a dit qu'il utilise l'émetteur-récepteur pour donner des instructions sur le mouvement du bras de chargement du navire à son opérateur afin que le sel soit empilé dans une zone précise sur le quai. Cela est fait pour diverses raisons, notamment pour faciliter l'opération de bâchage subséquente. Suivant le connaissement, plus de 21 000 tonnes métriques de sel de voirie en vrac ont été déchargées du M.V. Agawa Canyon le 16 décembre 2009. M. Bennett a témoigné que le déchargement de la cargaison avait duré de six à sept heures, qu'il était resté sur le quai pendant tout ce temps et qu'il avait gardé contact avec l'opérateur du bras de chargement pendant toute cette période.

[72] M. Bennett a dit qu'il se sert de l'émetteur-récepteur pour dire à l'opérateur quand et comment déplacer le bras de chargement. Il a aussi précisé qu'il dit à l'opérateur de faire monter ou descendre et de faire avancer ou reculer le bras de chargement, ajoutant que « c'est tout ce que je fais » (traduction).

[73] Une fois le sel empilé sur le quai, M. Bennett ramasse ses cônes, exécute diverses tâches liées à la sécurité et verrouille la grille derrière lui, puis il retourne à Toronto. Le lendemain, il revient au quai 22, où il se sert d'un petit bulldozer pour façonner et niveler la pile de sel. Cette opération prend quelques heures. Selon M. Bennett, l'étape suivante du processus de déchargement consiste à recouvrir la pile de sel d'une bâche goudronnée afin de la protéger des éléments. En l'espèce, ni M. Bennett ni aucun autre employé de RBT n'a participé au bâchage des piles de sel.

[74] Pendant son témoignage, M. Bennett a aussi expliqué au Conseil que, lors du déchargement du sel, M. Smith, un représentant du syndicat, était venu le voir sur le quai. Ils se sont entretenus durant cinq à dix minutes. Par après, M. Bennett a parlé à M. Walsh, de l'AEM. M. Bennett a ensuite fait en sorte que M. Walsh parle à M. Lefebvre, le directeur général de RBT. La conversation téléphonique de ces derniers a apparemment duré de 15 à 20 minutes.

[75] M. Bennett n'était pas présent au port de Hamilton le 26 décembre pour le déchargement du navire M.V. Algosteel. C'est un autre employé de RBT qui s'est chargé de cette opération et le processus était essentiellement le même que celui qui avait été suivi le 16 décembre.

[76] Le processus de déchargement du sel en vrac de navires auto-déchargeurs décrit ci-dessus est vraisemblablement identique à celui qui est utilisé par RBT pour décharger d'autres navires auto-déchargeurs qui arrivent au port de Toronto afin d'y livrer des cargaisons de sel de voirie en vrac.

**D – Autres éléments de preuve**

[77] Le Conseil a aussi entendu des témoignages au sujet du déchargement de marchandises en vrac de navires auto-déchargeurs à d'autres ports canadiens, y compris au port de Hamilton, et des liens, le cas échéant, entre ce genre de travail et les employés représentés par l'AID. Aucun de ces autres exemples ne porte sur RBT ou des employés de ce dernier. La plupart de ces éléments de preuve ont été obtenus par l'AEM lors des contre-interrogatoires.

[78] Bien que RBT mène des activités à plusieurs ports ontariens et qu'il traite du sel pour ses clients à ces endroits, le seul de ces ports qui est visé par une ordonnance d'accréditation par région géographique du Conseil est celui de Hamilton.

[79] Des navires auto-déchargeurs déchargent du sel de voirie pour Cargill au port de Hamilton, mais pas au quai 22. Des employés syndiqués participent à ces opérations de déchargement. Ici, le Conseil fait référence au déchargement de sel de voirie par des navires auto-déchargeurs ailleurs qu'au quai 22. RBT ne participe pas à ces activités et il n'y détient aucun intérêt. De son côté, RBT affirme que rien ne démontre que ces activités avaient déjà lieu au port de Hamilton lors de la période visée par la demande en cause. Autrement dit, ces navires auto-déchargeurs ont peut-être déchargé du sel pour Cargill seulement après le mois de décembre 2009. De plus, RBT affirme que la présente affaire est différente des autres parce que le déchargement du sel pour Sifto au quai 22 est fait sur un espace

loué par Sifto au port de Hamilton pour son usage exclusif et que rien ne permet de conclure que Cargill est locataire de l'espace où le sel a été déchargé pour lui au port de Hamilton.

[80] Au port de Toronto, des navires auto-déchargeurs déchargent d'autres marchandises en vrac que du sel, notamment du sucre. Ce sont des employés représentés par l'AID ou un autre syndicat qui s'occupent du déchargement du sucre. RBT ne participe pas à ces activités et n'y détient aucun intérêt

[81] Au port de Toronto, le secteur du débardage n'est pas visé par une ordonnance d'accréditation par région géographique.

[82] Des navires auto-déchargeurs déchargent du sel de voirie pour Canada Salt au port de Montréal. Canada Salt participe directement au processus de déchargement, en faisant appel à ses propres employés. Aucun employé représenté par l'AID ou un autre syndicat n'effectue ce travail. Là encore, RBT ne participe pas au déchargement de ce sel et il n'y détient aucun intérêt.

[83] Au port de Montréal, le secteur du débardage est visé par une ordonnance d'accréditation par région géographique.

**VI – Position des parties**

**A – La requérante et l'intervenante**

[84] Dans l'ensemble, les parties s'entendent sur ce que l'employé de RBT a fait au quai 22 en décembre 2009 avant, pendant et après le déchargement du sel par les navires auto-déchargeurs.

[85] Il n'y a pas de différend important entre les parties quant aux activités quotidiennes menées par RBT, en tant qu'entreprise, aux quatre autres ports et aux deux terminaux internes où il fournit ses services, surtout pour le traitement du sel de voirie.

[86] Évidement, les parties ne s'entendent pas sur la question de savoir si l'employé de RBT qui a travaillé au quai 22 faisait du débardage et si RBT est un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage au sens de l'ordonnance d'accréditation par région géographique qui s'applique au port de Hamilton.

[87] Essentiellement, l'AEM et l'AID adoptent des positions similaires, du moins en ce qui a trait aux principales questions en litige soulevées par la demande de l'AEM.

[88] L'AEM et l'AID se fondent sur des définitions semblables du débardage. Selon elles, dans ce secteur d'activité, il est entendu que le débardage est l'opération par laquelle un tiers retire les marchandises de la cale du navire, les apporte à la proue, puis les transfère sur la « plate-forme » (déchargement), ou encore l'opération inverse (chargement). La « plate-forme » est la partie du camion (ou la section équivalente du wagon) où les marchandises sont déposées pour la portion terrestre du transport des marchandises. Il s'agit donc du camion ou du wagon sur lequel les marchandises sont transportées entre leur point de départ et le port ou entre le port et leur destination.

[89] L'AEM et l'AID soutiennent que M. Bennett, l'employé de RBT qui se trouvait au quai 22 pendant et après le déchargement du sel d'un navire auto-déchargeur, a fait du débardage. Selon elles, le travail de débardage commence dès que le sel touche au quai. Elles soutiennent que le débardage inclut le déchargement du sel, car l'employé de RBT dirige le déplacement du bras de chargement, le façonnage de la pile de sel au moyen d'un bulldozer et, par la suite, le chargement du sel dans des camions et la pesée du sel. Bien que l'AEM et l'AID reconnaissent que les employés de RBT n'ont pas participé au bâchage (et au débâchage) des piles de sel, elles soutiennent que cette activité représente aussi du débardage.

[90] L'AEM et l'AID font valoir que les faits mis en preuve démontrent que RBT est un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage. Selon l'AEM, RBT participe couramment au déchargement et au chargement de navires à un port. L'AEM soutient que RBT participe au déchargement de sel par des navires auto-déchargeurs au port de Hamilton et à d'autres ports ontariens. L'AEM rappelle au Conseil que RBT décharge aussi du sel pour d'autres clients que Sifto et que le sel déchargé par

RBT pour Cargill à d'autres ports ontariens provient des États-Unis. L'un des services fournis par RBT est le chargement d'agrégat dans des navires auto-déchargeurs au port de Johnstown (Ontario).

[91] L'AEM est d'accord avec RBT pour dire que le travail fait par ce dernier pour Sifto au quai 22 n'est pas différent de celui qu'il effectue pour les autres entreprises de vente de sel qui sont ses clientes à d'autres ports ontariens. RBT soutient que cette similarité renforce son argument selon lequel ses activités n'ont rien à voir avec le débardage. Au contraire, l'AEM affirme que la similarité entre le travail fait au quai 22 et le travail effectué par RBT aux autres ports clarifie la situation et démontre que RBT et ses employés mènent couramment, voire quotidiennement des activités de débardage à d'autres ports partout en Ontario. Par ailleurs, l'AEM porte à l'attention du Conseil une différence importante : parmi tous ces ports, seul celui de Hamilton est visé par une ordonnance d'accréditation par région géographique. De plus, l'AEM soutient que, lors des contre-interrogatoires, elle a établi que le directeur général de RBT ignorait l'existence de cette ordonnance d'accréditation par région géographique lorsque RBT effectuait le travail en cause au quai 22.

[92] L'AEM et l'AID rejettent l'argument de RBT selon lequel le fait que Sifto est locataire du quai 22 au port de Hamilton est pertinent quant à la question de savoir si le travail effectué à cet endroit par l'employé de RBT constituait du débardage.

[93] L'AEM rejette aussi l'argument de RBT selon lequel la réponse à la question de savoir si RBT fait du débardage devrait être différente si RBT avait fourni ses services au quai en vertu d'un contrat conclu avec le propriétaire du navire ou son mandataire. L'AEM n'est pas d'accord avec RBT pour dire que le travail au quai 22 peut constituer du débardage seulement s'il est effectué avant la fin du contrat de transport des marchandises par eau, suivant la disposition de ce contrat qui prévoit le moment où le contrat prendra fin.

[94] L'AID s'est prononcé de manière plus détaillée sur la nature constitutionnelle fondamentale du travail en cause en se fondant sur le libellé du renvoi *Stevedoring*. L'AID soutient que tout le travail effectué par des employés de RBT au quai 22 – lequel constitue du débardage selon l'AID – ainsi que le bâchage et le débâchage des piles de sel par des tiers fait partie intégrante de la navigation et

du transport maritime. Autrement dit, l'AID soutient que, sans le travail effectué par RBT au port de Hamilton, le transport du sel n'aurait jamais pu être réalisé. L'AID estime que ce travail était essentiel au transport maritime des marchandises en question et partie intégrante du transport du sel par Sifto.

[95] Les positions de l'AEM et de l'AID divergent cependant à un égard. L'AID demande au Conseil d'adopter une définition complète et extensive du débardage à titre indicatif, dans l'objectif d'éviter que les parties oeuvrant au port de Hamilton doivent revenir continuellement devant le Conseil pour clarifier la portée de l'ordonnance d'accréditation par région géographique qui s'y applique. De son côté, l'AEM serait satisfaite par une décision plus limitée, qui porterait simplement sur les questions soulevées directement dans sa demande, laquelle, en fin de compte, vise à obtenir le paiement des cotisations et des frais qu'elle réclame à RBT.

**B – L'intimé**

[96] RBT a commencé la présentation de ses arguments juridiques en scindant en deux la question dont le Conseil est saisi. Selon RBT, la première question est de savoir si RBT était « véritablement actif » dans le secteur du débardage au quai 22. En formulant cette question, RBT fait référence au déchargement du sel en vrac pour Sifto en décembre 2009 au terminal de Sifto. Si le Conseil devait conclure que RBT était véritablement actif dans le secteur du débardage, il lui faudrait ensuite trancher la question de savoir si RBT était assujetti à la compétence fédérale. RBT répond à ces deux questions par la négative. RBT souligne qu'il est difficile de savoir précisément quelles activités constituent du débardage et il fait valoir que la jurisprudence a évolué depuis le renvoi *Stevedoring*, qui remonte à 1955. RBT note aussi que même son témoin, M. Daoust, qui compte environ 31 années d'expérience dans le secteur, n'est pas certain des limites précises de ce qui constitue du débardage. RBT rappelle au Conseil que les navires auto-déchargeurs n'existaient pas en 1955.

[97] Dans le cadre de son argumentation, RBT accorde une grande importance au contrat de transport de marchandises par eau et davantage encore au moment où ce contrat prend fin. À ce sujet, RBT a porté à l'attention du Conseil l'arrêt *Cargill*, où la Cour d'appel fédérale avait noté que le

contrat de transport avait pris fin avant que les travailleurs de Cargill aient commencé à s'occuper du grain (voir les paragraphes 12 et 27 de l'arrêt *Cargill*).

[98] La thèse principale de RBT est que, pour qu'une activité en litige soit essentielle à une entreprise fédérale ou en fasse partie intégrante, l'activité doit être menée dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par eau. Autrement dit, pour qu'une activité soit « fédérale », elle doit être réalisée avant la fin du contrat. Selon RBT, les activités de débardage sont seulement fédérales lorsqu'elles sont menées suivant les modalités du contrat de transport par eau et avant la fin de ce contrat.

[99] RBT soutient que la règle prévoyant que le contrat de transport prend fin lorsque les marchandises ont fini de s'écouler du bras de chargement est couramment incluse dans les modalités des contrats de transport de marchandises visant des navires auto-déchargeurs. Selon RBT, l'AEM et l'AID ont toutes deux reconnu que le contrat de transport relatif au sel de Sifto avait pris fin au bout du bras de chargement, lorsque le sel s'était entièrement écoulé sur le quai. RBT rappelle au Conseil qu'il a obtenu cette admission de l'AEM et de l'AID en échange de son consentement à ce que l'AEM dépose en preuve trois affidavits. Conformément à son argument selon lequel le contrat de transport prend fin lorsque le sel est déversé sur le quai, RBT soutient que le contrat de transport en cause prévoyait que la cargaison devait être livrée au destinataire, en l'espèce Sifto, au terminal loué par ce dernier à l'Autorité portuaire de Hamilton, notamment le quai 22.

[100] C'est à partir de cette étape du processus de déchargement que RBT évoque l'analogie du centre de distribution. Selon RBT, lorsque le sel a été déversé au bout du bras de chargement du navire auto-déchargeur, Sifto a commencé à exploiter un centre de distribution au quai 22. Sifto entrepose une pile de sel de voirie au quai 22 et, de temps à autre, il reçoit des commandes de clients qui veulent se faire livrer de plus petites quantités de sel par camion. RBT soutient qu'il est engagé par Sifto comme sous-traitant pour l'aider à exploiter ce centre de distribution. Ainsi, selon l'argument juridique avancé par RBT, lorsque M. Bennett s'est rendu au quai 22, il a simplement aidé Sifto à exploiter son centre de distribution.

[101] Autrement dit, RBT soutient que ses employés ne participent pas au chargement ou au déchargement de navires au quai 22 et affirme qu'il est simplement un sous-traitant engagé par Sifto pour l'aider à exploiter son centre de distribution.

[102] Chaque camion chargé de sel qui quitte le quai doit être « pesé » afin que Sifto puisse connaître la quantité de sel prélevée au centre de distribution et établir correctement les factures pour ses clients. RBT insiste sur le fait qu'il n'est pas propriétaire et ne se sert pas de la balance ni de l'ordinateur utilisés à cette étape du processus. Selon RBT, cette opération de pesée et l'établissement des factures connexes démontrent qu'une nouvelle relation contractuelle indépendante est créée entre Sifto et ses clients. RBT affirme qu'il n'est pas partie au contrat de transport par eau. RBT soutient aussi qu'il n'est pas partie aux contrats ultérieurs conclus entre Sifto et ses clients à l'égard de la livraison du sel entreposé au centre de distribution.

[103] De plus, RBT est d'avis que le moment du départ du navire auto-déchargeur du quai est compatible avec sa thèse, car le travail de RBT et des autres sous-traitants continue après que le navire a déchargé sa cargaison et a quitté le quai.

[104] RBT soutient que, en vertu du contrat de transport, la responsabilité du transporteur maritime prend fin lorsque le sel finit de s'écouler du bras de chargement. Le navire quitte le port après le déchargement du sel et, pour ce qui est du contrat de transport, ce qui arrive au sel à partir de ce moment-là ne concerne pas le transporteur maritime et ce dernier n'en est pas responsable. Dès que le sel est complètement déchargé, c'est Sifto, à titre de destinataire, qui en prend possession et en devient responsable. RBT affirme que le genre de travail que Sifto a décidé de lui confier en sous-traitance, notamment le façonnage et le nivelage de la pile de sel (ou à des tiers, pour ce qui est du bâchage de la pile), relève de la distribution du sel et n'a rien à voir avec le débardage.

[105] Selon RBT, les communications entre son employé et l'opérateur du bras de chargement du navire avaient trait à la position du bras de chargement et ne constituaient pas du débardage. Il soutient que le témoignage de M. Bennett à ce sujet est sans équivoque : l'employé de RBT qui se trouve sur le quai pendant le déchargement du sel ne donne pas d'instructions à l'équipage quant à la manière d'utiliser l'équipement servant à décharger la cargaison ou quant à la façon de décharger

la cargaison. Selon RBT, les instructions données à l'opérateur du bras de chargement au moyen de l'émetteur-récepteur portatif du navire visent seulement à ce que la pile créée soit plus facile à bâcher, et ces instructions n'ont rien à voir avec la manière de décharger la cargaison du navire. Finalement, RBT précise que l'équipage du navire n'est pas obligé de suivre les instructions qui lui sont transmises par l'employé de RBT au moyen de l'émetteur-récepteur portatif.

## VII – Analyse

### A – Première question : s'agit-il de transport maritime intraprovincial?

[106] Le Conseil conclut – et nul ne conteste – que les deux navires qui ont déchargé du sel de voirie au quai 22 aux deux dates en cause effectuaient couramment le transport interprovincial et international de marchandises par eau. RBT n'a donc pas établi l'une des conditions essentielles à l'application de l'exception du transport intraprovincial : c'est-à-dire que le transport est seulement effectué à l'intérieur des frontières d'une province. Le juge Rothstein, alors juge à la Cour d'appel fédérale, a fait l'observation suivante :

> 49. Des remarques incidentes formulées dans *Eastern* appuient la prétention que l'expédition effectuée à l'intérieur des limites d'une province relève de la compétence provinciale :
>
> ...
>
> Cette jurisprudence indique que le débardage lié à l'expédition effectuée entièrement à l'intérieur d'une province n'est pas régi par l'article 34 du *Code canadien du travail*.
>
> (voir *Halifax Longshoremen's Association, section locale 269* c. *Offshore Logistics Inc.*, (2000), 257 N.R. 338; (2000) 25 Admin. L.R. 224; [2000] CLLC 220-047; et 61 CLRBR (2d) 180 (C.A.F.), au paragraphe 49, ainsi que le renvoi *Stevedoring*, à la page 542, et *Agence Maritime Inc.* c. *Conseil Canadien des Relations Ouvrières et al.*, [1969] R.C.S. 851, à la page 859)

[107] Par conséquent, le Conseil conclut que ni la cargaison ni les activités effectuées par RBT durant le déchargement des navires auto-déchargeurs au quai 22 au port de Hamilton (Ontario), les 16 et 26 décembre 2009 sont visées par l'exception du transport intraprovincial.

**B – Deuxième question : s'agit-il de débardage?**

[108] Le Conseil est convaincu que le travail effectué par l'employé de RBT au quai 22 avant et pendant le déchargement ainsi que le lendemain constituait du débardage.

[109] Le Conseil conclut – et là encore, nul ne conteste – qu'un employé de RBT s'est présenté au quai 22 avant l'arrivée des navires auto-déchargeurs qui ont déchargé des cargaisons de sel. Le Conseil conclut aussi que cet employé est resté sur les lieux tout au long du processus de déchargement (qui a duré de six à sept heures) et que, durant toute cette période, il a gardé contact et est resté en communication avec un membre de l'équipage du navire au moyen du système de communication du navire. L'AEM et l'AID soutiennent toutes deux que ces activités représentent du débardage. RBT soutient le contraire. Selon RBT, l'employé se trouve seulement au quai pour guider l'opérateur du bras de chargement afin que le sel soit empilé de manière ordonnée, au bon endroit et dans les limites d'une zone précise du quai. L'empilement ordonné du sel facilite une tâche ultérieure de RBT, soit le nivelage de la pile de sel au moyen d'un bulldozer. À son tour, ce nivelage facilite le bâchage du sel, qui est effectué soit par RBT, soit par un tiers.

[110] L'arrêt *Cargill* rappelle que, pour définir le « débardage », il suffit de se fonder sur le sens ordinaire de ce terme. Comme il a été souligné ci-dessus, la Cour d'appel fédérale a défini le débardage comme « essentiellement l'opération de chargement et de déchargement des navires » et elle a précisé que, dans certains cas, comme accessoire à cette opération principale, il peut comprendre également la manutention et l'entreposage sur le quai des marchandises ainsi chargées ou déchargées.

[111] Plus précisément, le Conseil conclut que l'employé de RBT était un tiers qui, tout au long de sa présence sur le quai, a participé au déchargement de sel de voirie du navire auto-déchargeur. Les témoignages qui ont été présentés au Conseil pendant les trois jours d'audience sont bien suffisants pour que le Conseil puisse saisir la nature des activités menées par toutes les parties au quai 22. Compte tenu de ces témoignages, le Conseil conclut que le déchargement d'une cargaison de sel d'un navire, même lorsque ce navire est qualifié d'« auto-déchargeur », représente une série d'actions

continues et consécutives. Cela implique plus d'une activité. En l'espèce, il s'agit d'une série d'actions faites l'une après l'autre.

[112] La preuve présentée par RBT à l'audience portait surtout sur la communication entre l'employé de RBT et l'équipage du navire relativement au déplacement du bras de chargement pendant le déchargement du sel. Le Conseil est d'avis que cette communication est un élément essentiel du processus de déchargement du navire. Il s'agit d'un effort concerté de l'employé de RBT et de l'équipage du navire. Le Conseil conclut que ce processus prend plus de six heures consécutives. La participation de l'employé de RBT à cette activité n'est pas simplement facultative ou commode, comme le soutient l'intimé – elle fait partie du processus de déchargement du sel de voirie.

[113] Le déchargement des marchandises en vrac en cause, à savoir du sel de voirie, n'a pas pris fin lorsque le sel avait été complètement retiré de la cale et empilé sur le quai. Le Conseil estime que le déversement du sel à proprement parler représentait seulement une étape du processus de déchargement et qu'il faisait partie de la série d'activités qui constituait le déchargement de la cargaison du navire au port de Hamilton.

[114] Selon RBT, le processus de déchargement des navires a commencé lorsque son employé a communiqué avec le navire pour connaître le moment où ce dernier devait arriver au port. Le déchargement s'est poursuivi durant plusieurs heures, alors que l'employé utilisait l'émetteur-récepteur portatif pour donner des instructions quant au déplacement du bras de chargement et à l'empilage du sel dans la forme et à l'endroit voulus.

[115] L'intimé a accordé de l'importance au départ du navire. Une bonne partie du travail effectué par l'employé de RBT a été fait après le départ du navire. RBT semble soutenir que, par la force des choses, le déchargement du navire a pris fin lorsque le navire avait entièrement déversé sa cargaison et quitté le port et que tout travail effectué par la suite par l'employé de RBT à l'égard de la cargaison se trouvant sur le quai ne peut pas être considéré comme du débardage. Le Conseil est d'avis que, dans l'affaire portant sur le déchargement de sel de voirie dont il est saisi, tel n'est pas le cas. Chaque fois, l'employé de RBT est retourné au quai le lendemain du déchargement afin de

niveler la pile de sel au moyen d'un bulldozer, la même pile qu'il avait contribué grandement à créer la veille. Le nivelage de la pile était fait pour faciliter l'étape suivante du processus de déchargement, soit le bâchage de la pile. Là encore, le Conseil estime que toutes les activités de traitement de cette marchandise font partie du continuum du débardage.

[116] Selon ce que le Conseil a compris des témoignages et de la nature exacte des marchandises, toutes ces étapes devaient être réalisées rapidement afin que le sel de voirie soit protégé du vent et de la pluie. Autrement dit, RBT n'avait pas la capacité ou le choix d'attendre six semaines ou six mois avant de retourner au quai pour niveler la pile de sel. Le nivelage devait être fait promptement et, selon le Conseil, il faisait donc partie du déchargement de la cargaison du navire sur le quai. Compte tenu de la définition du débardage citée précédemment, le Conseil conclut que le travail de nivelage de la pile de sel fait par l'employé de RBT au moyen d'un bulldozer faisait partie du processus de déchargement des marchandises en cause du navire. Même si cette conclusion du Conseil était erronée, il ne fait aucun doute que le nivelage de la pile de sel représentait le genre de manutention des marchandises sur le quai qui faisait accessoirement partie de leur déchargement. Le nivelage faisait partie d'une série ininterrompue d'activités et constituait du débardage.

[117] Après avoir été nivelée, la pile de sel a été bâchée. En l'espèce, ce travail n'a pas été fait par l'employé de RBT. Toutefois, dans sa proposition de prix à Sifto (pièce 1, onglet 1), RBT a conclu en écrivant que, sur demande, il pouvait proposer un prix pour le bâchage. Le Conseil ne se prononce pas officiellement sur la question de savoir si le bâchage faisait partie du continuum du débardage fait au quai 22. Par contre, pour se prononcer sur l'argument de RBT selon lequel son travail faisait partie de l'exploitation d'un centre de distribution sur le quai par Sifto et que ce travail n'avait rien à voir avec le débardage, le Conseil doit prendre connaissance d'office du fait que le sel déchargé du navire a été recouvert de bâches.

[118] Le Conseil se penche maintenant sur les arguments avancés par RBT afin d'établir que le travail effectué au quai par l'employé de ce dernier ne constituait pas du débardage.

[119] Dans les faits, RBT soutient qu'il ne faut pas donner au terme « débardage » son sens ordinaire. RBT adopte une définition technique ou légaliste du débardage : selon lui, le débardage

doit absolument être défini en fonction de l'identité des parties au contrat de transport de marchandises par eau, du moment où ce contrat prend fin, du moment où la responsabilité à l'égard de la cargaison passe au destinataire et du fait que le destinataire louait le quai au port de Hamilton.

[120] Le Conseil reconnaît que RBT n'était pas une partie au contrat de transport de marchandises par eau et que ses services n'ont pas été retenus par le propriétaire du navire ou le mandataire de ce dernier. Le Conseil ne conteste pas qu'un contrat de transport de marchandises puisse inclure une disposition prévoyant que le contrat prend fin lorsque le sel a fini de s'écouler du bras de chargement, ni même que de telles dispositions soient souvent intégrées dans les contrats de transport de marchandises visant des navires auto-déchargeurs. Le Conseil admet que Sifto louait le quai 22 au port de Hamilton et que le bail accordait peut-être l'usage exclusif de ce quai à Sifto, ce qui signifierait, le cas échéant, que RBT n'aurait pas pu participer au déchargement d'autres navires ou marchandises sans le consentement de Sifto.

[121] Cela étant dit, le Conseil est d'avis que ces distinctions n'ont aucune incidence juridique quant aux questions qu'il doit trancher dans la présente affaire. En effet, la Cour d'appel fédérale avait d'ailleurs rejeté des arguments essentiellement identiques en 1988, dans *Terminaux Portuaires du Québec Inc.* c. *Association des employeurs maritimes*, (1988) 89 N.R. 278; et (1988) 89 CLLC 14,009 (C.A.F.), où elle avait fait valoir que c'est de la nature des activités dont il faut tenir compte et que le fait que le contrat était conclu directement ou non avec le transporteur et que le caractère public ou privé des installations portuaires n'avaient aucune importance :

> ... [C]'est le transport maritime interprovincial ou international qui est de juridiction fédérale et ce sont les activités qui sont inhérentes et nécessaires à ce transport que le Parlement a pouvoir de réglementer, la personnalité juridique de ceux qui s'y adonnent, le caractère public ou privé des installations portuaires où ils exercent leur métier et la provenance ou le contenu des contrats en vertu desquels ils agissent ne sauraient rien y changer.
>
> (pages 290; et 12,051)

[122] Cet arrêt a été rendu par une formation incluant deux des trois juges qui avaient rendu l'arrêt *Cargill* en 1983.

[123] Suivant cette décision de la Cour d'appel fédérale, le Conseil tient à faire une observation afin de souligner l'importance de tenir compte, d'abord et avant tout, de la nature des activités qui ont lieu à un port. Depuis 1991, une ordonnance d'accréditation par région géographique s'applique au secteur du débardage au port de Hamilton. Toutes les parties à la présente affaire sont averties et ont de l'expérience relativement à tous les aspects du transport de marchandises par eau et aux questions qui y ont trait. Il est vrai qu'avant les faits en cause, RBT n'avait peut-être jamais fourni ses services à un port visé par une ordonnance d'accréditation par région géographique, mais il reste que, en novembre 2009, le directeur général de RBT comptait des dizaines d'années d'expérience dans le secteur du débardage, y compris dans des ports assujettis à des ordonnances d'accréditation par région géographique.

[124] Aux ports visés par des ordonnances d'accréditation par région géographique, les navires arrivent et partent fréquemment. On s'attend à ce que les parties intéressées tranchent elles-mêmes la question de savoir si une personne qui participe au déchargement d'un navire à un tel port est employée par un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage, et ce, grâce à leurs connaissances et à leur expérience dans le secteur et au port en cause. Compte tenu de l'urgence de ces questions en matière de relations du travail, il faut que les parties intéressées puissent trancher les questions elles-mêmes, rapidement et correctement, en appliquant leurs connaissances du fonctionnement quotidien du secteur à ce qui se passe au port. Autrement dit, pour que les relations du travail au port soient harmonieuses, les parties intéressées ne devraient pas être obligées d'analyser les contrats de transport de marchandises par eau ou de vérifier si un bail s'applique à un quai donné dans la zone générale du port. Pour que le système fonctionne efficacement, lorsqu'une ordonnance d'accréditation par région géographique s'applique à un port (surtout lorsqu'elle est en vigueur depuis près de 20 ans), les parties intéressées devraient pouvoir décider si un employé effectue du débardage assujetti à l'ordonnance sans devoir s'adresser à un procureur ou au Conseil. C'est la nature des activités qui importe.

**C – Troisième question : RBT est-il un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage?**

[125] Le Conseil est convaincu que RBT est un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage au port de Hamilton au sens de l'ordonnance d'accréditation par région géographique et que RBT est donc assujetti à cette ordonnance.

[126] Comme il a été mentionné ci-dessus, le débardage consiste essentiellement au chargement et au déchargement de navires et il comprend les activités accessoires nécessaires à la manutention et à l'entreposage des marchandises qui sont chargées ou déchargées sur le quai. Comme l'a souligné le CCRT en 1991, dans *Association des employeurs maritimes et autres (857)*, précitée, par laquelle il a accordé l'accréditation par région géographique, les employeurs « qui expédient ou reçoivent des produits pour leur propre compte » ne sont pas visés par l'ordonnance, mais ceux « qui passent des contrats de chargement ou de déchargement de navires pour d'autres, moyennant rémunération » le sont. RBT est une entreprise qui passe des contrats de chargement ou de déchargement de navires pour d'autres, moyennant rémunération.

[127] La preuve documentaire est suffisante pour appuyer cette conclusion et le témoignage de vive voix du directeur général de RBT confirme le bien-fondé de cette conclusion. Par l'intermédiaire de son employé, RBT a participé au déchargement de sel de navires auto-déchargeurs et à des activités accessoires. RBT n'a pas fait ses tâches pour son propre compte – il les a plutôt effectuées à forfait pour Sifto, moyennant rémunération. La preuve révèle aussi que RBT participe à la fois au chargement et au déchargement de sel et d'autres marchandises à divers ports ontariens. Le fait qu'aucune ordonnance d'accréditation par région géographique ne s'applique aux autres ports ontariens où RBT fournit ses services n'est pas sans importance. RBT ignorait peut-être les effets de l'ordonnance d'accréditation par région géographique, mais cela ne justifie pas de conclure que RBT ne faisait pas du débardage au quai 22.

[128] L'une des pages du site Web de RBT explique que RBT offre notamment des services de chargement et de déchargement de navires à des ports de la Voie maritime du Saint-Laurent. Selon un communiqué de presse, « l'activité principale » de RBT à quatre ports consiste « à recevoir du sel de voirie de navires auto-déchargeurs ... et à l'empiler, à l'entreposer et à le charger dans des

camions pour trois grandes entreprises de vente de sel oeuvrant dans l'est du Canada » (traduction). Avant de faire le travail au quai 22, RBT avait envoyé une lettre de proposition de prix à Sifto dans laquelle il a indiqué que « un de nos employés serait aussi là pour s'occuper du déchargement du navire » (traduction). Après avoir terminé son travail au quai 22, RBT a envoyé une facture à Sifto pour ses services, lesquels y étaient notamment décrits comme « la réception et le déchargement d'une cargaison de sel de voirie d'un navire » (traduction). Le témoignage de vive voix de M. Lefebvre a confirmé que RBT avait effectué ce genre d'activité au quai 22 ainsi qu'à d'autres ports ontariens. De plus, M. Lefebvre a précisé que RBT charge aussi de l'agrégat à un de ces ports.

[129] Après avoir reçu et analysé tous les éléments de preuve, le Conseil rejette l'argument juridique de RBT selon lequel, pour ce qui est du sel de voirie, les termes « réception » et « déchargement » ont un sens spécial et différent lorsque c'est RBT, plutôt qu'un débardeur, qui effectue le travail. Le Conseil est d'avis que le sens ordinaire du terme « débardage » englobe les services de « réception » et de « déchargement » de sel de voirie fournis par RBT au quai 22.

[130] À la lumière de l'arrêt *Cargill*, à quel moment les activités des employés de RBT sur le quai cessent-elles d'être du débardage?

[131] RBT se fonde sur le raisonnement exposé dans l'arrêt *Cargill* pour appuyer que le débardage n'englobe pas la manutention de marchandises, même sur un quai, dès que le transport maritime a pris fin, que les marchandises sont arrivées à destination et que le destinataire en prend possession (voir le paragraphe 12). Dans *Cargill*, ces trois étapes avaient été accomplies et le déchargement du grain du navire auto-déchargeur avait pris fin lorsque le grain avait été déversé dans des trémies (paragraphe 27).

[132] Le Conseil comprend que RBT adopte le raisonnement exposé dans *Cargill* pour soutenir que, le 16 décembre, puis le 26 décembre 2009, les trois étapes ont été achevées en même temps – le transport maritime a pris fin, les marchandises sont arrivées à destination, au quai 22, et le destinataire, Sifto, en a pris possession – lorsque le sel a fini de s'écouler du bras de chargement pendant le déchargement. Bref, RBT affirme que l'écoulement du sel au bout du bras de chargement au quai 22 est équivalent juridiquement au déversement du grain de Cargill dans des trémies au port

de Québec. Dans le même ordre d'idées, RBT soutient que, pendant toute la période pertinente, Sifto exploitait un centre de distribution au quai 22 et avait engagé RBT pour le gérer pour lui. Suivant cet argument, ni Sifto ni RBT n'a fait de débardage à quelque moment que ce soit.

[133] Bien que le Conseil accepte le *raisonnement* énoncé dans *Cargill*, le Conseil ne peut pas accepter la manière dont RBT l'applique aux éléments de preuve relatifs aux activités qui ont eu lieu au quai 22 à l'égard du sel de voirie. Le Conseil n'est pas convaincu que les deux situations sont équivalentes. Au point VII-B des présents motifs, le Conseil a conclu que le débardage du sel au quai 22 consistait en une série d'actions qui incluait le façonnage et le nivelage de la pile de sel au moyen d'un bulldozer par un employé de RBT. Il n'est pas nécessaire d'aller plus loin pour trancher toutes les questions soulevées par la demande de l'AEM. Toutefois, le Conseil tient à faire l'observation suivante : si, de manière analogue à la Cour d'appel fédérale dans *Cargill*, le Conseil avait été appelé à décider à quel moment un centre de distribution avait commencé à exister au quai 22, le cas échéant, il aurait conclu que ce centre de distribution n'aurait pas pu exister avant la fin du bâchage des piles de sel. Juridiquement, une pile de sel qui a été nivelée et bâchée sur un quai a certaines similitudes importantes avec du grain versé dans des trémies à un port. Cela étant dit, le Conseil ne formule aucune conclusion à ce sujet, car la nature de la demande dont il est saisi ne l'exige pas.

[134] RBT a-t-il raison de soutenir que, pour être assujetti à l'ordonnance, il doit être « véritablement actif » dans le secteur du débardage?

[135] Dans ses plaidoiries, RBT a affirmé que le Conseil doit d'abord décider si RBT était un employeur « véritablement actif dans le secteur du débardage ». Dans sa version modifiée qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1999, le paragraphe 34(1) du *Code* contient le terme « véritablement actif ». D'ailleurs, le paragraphe 34(1) du *Code* confère au Conseil le pouvoir discrétionnaire de décider que « les employés de plusieurs employeurs véritablement actifs dans le secteur [du débardage], dans la région en question, constituent une unité habile à négocier collectivement ». Autrement dit, le Conseil estime que le terme « véritablement actif » s'applique aux activités de l'employeur au moment où le Conseil est saisi de la demande d'accréditation par région géographique. Avant d'accorder une telle accréditation, le Conseil doit être convaincu qu'au moins

deux employeurs sont véritablement actifs dans le secteur en cause. Pour ce qui est du port de Hamilton, l'ordonnance d'accréditation par région géographique du CCRT a été rendue en 1991. Le Conseil n'a plus besoin de se pencher sur cette question pour analyser les activités menées par RBT au quai 22 en décembre 2009.

[136] En l'espèce, la tâche du Conseil consiste à interpréter la description de l'unité de négociation donnée dans l'ordonnance d'accréditation par région géographique et à décider si RBT est assujetti à cette ordonnance. Le passage pertinent de la description de l'ordonnance d'accréditation par région géographique datée du 8 mars 1991 est le suivant : « tous les employés des employeurs dans le secteur de débardage dans le port de Hamilton travaillant comme débardeurs ». Autrement dit, le terme « véritablement actif » ne fait pas partie de la description de l'unité de négociation. Par conséquent, le Conseil doit seulement décider, comme il le fait en l'espèce, si RBT est un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage au port de Hamilton. À l'heure actuelle, le Conseil n'a pas besoin de décider si RBT est « véritablement actif » dans ce secteur.

[137] De toute manière, l'esprit et l'objet de l'ordonnance d'accréditation par région géographique seraient contournés si un tiers employeur pouvait, d'une part, faire réaliser du débardage par au moins un employé et, d'autre part, éviter d'être assujetti à l'ordonnance d'accréditation par région géographique en prétendant être actif dans le secteur du débardage sans toutefois y être « véritablement actif ». Dans *Association des employeurs maritimes et autres (857)*, précitée, rendue en 1991, le CCRT a expliqué que l'ordonnance d'accréditation par région géographique établit un « bassin de travailleurs unique ». Cette ordonnance a pour objectif d'interdire à des employés d'intégrer temporairement ce bassin de travailleurs unique parce que leur employeur, un tiers, est seulement actif occasionnellement dans le secteur du débardage (voir *Secunda Marine Services Limited*, 1999 CCRI 16). À cet égard, le Conseil adopte l'analyse sur la malveillance qui est énoncée dans *Secunda Marine Services Limited*, précitée :

> [73] ... Si une exception à l'accréditation par région géographique se justifie dans le cas de Offshore, toute entreprise pourrait, en passant un contrat de la même façon avec une entreprise locale pour son travail de transport et de débardage et en combinant le débardage à d'autres travaux de logistique et autres, contourner l'accréditation par région géographique et les fins du *Code*. Si de tels travaux n'étaient qu'accessoires et occasionnels, et s'ils étaient intégrés à l'entreprise principale de l'entité responsable, ils pourraient bien échapper à l'application de l'article 34. Toutefois, tous les travaux de débardage requièrent un examen approfondi. Compte tenu de la mise en équilibre soignée de facteurs,

> l'employeur qui exécute des travaux de débardage constatera à un moment donné que ses employés oeuvrent dans le secteur du débardage au sens du *Code*...

[138] Si, dans le cadre de la demande de l'AEM, l'interprétation du terme « véritablement actif » employé au paragraphe 34(1) que le Conseil a donnée était erronée, le Conseil n'hésiterait aucunement à conclure que RBT était un employeur « véritablement actif » dans le secteur du débardage. Manifestement, l'employé de RBT qui se trouvait sur le quai 22 a été véritablement actif dans le secteur du débardage tout au long de la période pertinente. RBT offre des services de débardage. RBT offre aussi des services qui ne constituent pas du débardage à d'autres clients ailleurs. Un employeur peut être véritablement actif dans le secteur du débardage sans qu'il s'agisse de sa seule activité. Compte tenu des éléments de preuve dont il dispose, le Conseil est convaincu que, même si RBT fournit peut-être certains services qui ne représentent pas du débardage, RBT mène bel et bien des activités de débardage à divers endroits pour plusieurs clients. RBT est un employeur véritablement actif dans le secteur du débardage.

**D – Quatrième question : quelles sont les mesures de redressement indiquées?**

[139] Compte tenu des conclusions énoncées ci-dessus, l'AEM a droit à des mesures de redressement.

[140] En pratique, l'AEM a obtenu un redressement non négligeable lorsqu'elle a signifié à RBT la demande qu'elle avait présenté au Conseil le ou vers le 16 février 2010. Dans la correspondance où RBT a expliqué pourquoi il ne faisait pas de débardage et ne payerait pas les diverses factures établies par l'AEM, RBT a envoyé une lettre à l'AEM le 7 avril 2010 (pièce 5, onglet 24) pour avertir cette dernière de ce qui suit :

> ... [RBT] a cessé ses activités au port de Hamilton en février [2010] et n'a pas l'intention d'entreprendre de nouvelles activités au port de Hamilton, à moins que l'AEM accepte la position de [RBT] et abandonne la demande qu'elle a présentée [au CCRI].
>
> (traduction)

[141] Le Conseil comprend que les activités menées par RBT au port de Hamilton avaient trait seulement au déchargement du sel sur le quai 22 les 16 et 26 décembre 2009.

[142] Puisque le Conseil a conclu que RBT était un employeur assujetti à l'ordonnance d'accréditation par région géographique, le paragraphe 34(5.1) du *Code* permet à l'AEM, à titre de représentant patronal en application de cette ordonnance, d'exiger de RBT qu'il lui verse sa quote-part des dépenses que l'AEM a faites dans l'exécution de ses obligations sous le régime de la partie I du *Code*. Pour ce qui est des redressements réclamés par l'AEM dans sa demande, le Conseil ordonne à l'AEM et à RBT de se consulter pour quantifier les cotisations fondées sur le tonnage et le déficit à combler. Le Conseil ordonne aussi à RBT de payer ces sommes à l'AEM le plus rapidement possible et, au plus tard, 15 jours après la date des présents motifs.

[143] Selon les témoignages entendus par le Conseil, l'AEM a établi les cotisations en se fondant notamment sur la quantité de sel de voirie qui avait été déchargée au quai 22 les 16 et 26 décembre 2009. Les factures envoyées par l'AEM à RBT ont été déposées en preuve. Ces factures révèlent aussi que l'AEM veut que RBT paye une partie du déficit subi par l'AEM au port de Hamilton pour la période ayant pris fin le 28 février 2010. Le Conseil comprend que RBT connaît bien le genre de cotisations fondées sur le tonnage qui est employé par l'AEM. De plus, dans les circonstances, les sommes en litige sont modestes. Le refus de RBT de payer ces sommes était principalement fondé sur des questions de compétence, lesquelles ont maintenant été tranchées en faveur de l'AEM. Par conséquent, le Conseil s'attend à ce qu'il n'y ait pas de désaccord important entre RBT et l'AEM quant au montant et au paiement de toutes les sommes dues.

[144] Si les parties n'arrivent pas à s'entendre sur les sommes à payer, le Conseil tiendra une téléconférence afin d'établir les mesures nécessaires pour aider à la quantification et au règlement des questions connexes. En dernier lieu, si cela devient nécessaire, le Conseil quantifiera lui-même ces sommes. Par conséquent, le Conseil reste saisi du volet de la présente instance qui a trait aux mesures de redressement.

[145] L'AEM a aussi demandé au Conseil de rendre une ordonnance d'interdiction. Compte tenu du passage précité de la lettre du 7 avril 2010 de RBT, le Conseil comprend que RBT avait cessé toutes ses activités au port de Hamilton en février 2010 et n'a pas l'intention de les reprendre. Évidemment, si RBT choisissait d'entreprendre de nouvelles activités au port de Hamilton, il devrait

le faire en se conformant à l'ordonnance d'accréditation par région géographique qui s'y applique ainsi qu'aux présents motifs. Par conséquent, le Conseil estime qu'il n'est pas nécessaire de rendre une ordonnance d'interdiction formelle.

**E – Cinquième question : le Conseil a-t-il le pouvoir d'accorder les dépens?**

[146] Parmi les mesures de redressement réclamées, l'AEM veut notamment obtenir « les pleins dépens » (traduction) liés à sa demande. Le Conseil a entendu des arguments des parties sur la question de savoir si le Conseil a le pouvoir d'accorder des dépens et, le cas échéant, d'où il tire ce pouvoir. Comme il a été souligné ci-dessus, le paragraphe 34(5.1) du *Code* emploie expressément le terme « dépenses » pour donner au représentant patronal le pouvoir d'exiger de chaque employeur qu'il lui verse sa quote-part des dépenses faites par le représentant patronal. Toutefois, il est très difficile de savoir si le libellé de cette disposition donne au Conseil le pouvoir d'accorder les dépens à la partie qui a gain de cause devant lui. Le sens du terme « dépenses » employé au paragraphe 34(5.1) et la question de savoir si cela inclut aussi les dépens n'ont jamais été examinés par un tribunal ni, à la connaissance du Conseil, par le Conseil lui-même. Les parties se sont prononcées sur ces questions dans leurs plaidoiries, mais le Conseil estime que les arguments présentés n'étaient pas suffisamment détaillés pour lui permettre de trancher cette question. Par conséquent, le Conseil a décidé de reporter à plus tard sa décision au sujet des dépens. Le Conseil s'attend à ce que les parties arrivent à régler cette question elles-mêmes. Toutefois, si les parties ne réussissent pas à s'entendre dans les 15 jours de la date des présents motifs, le Conseil donnera des instructions supplémentaires – il pourrait notamment demander d'autres observations écrites aux parties. Le Conseil reste donc saisi de tous les volets de la question des dépens.

**VIII – Conclusion**

[147] Pour les motifs exposés ci-dessus, le Conseil accueille partiellement la demande de l'AEM. Le Conseil conclut que l'employé de RBT a fait du débardage au quai 22 aux dates en cause. Le Conseil conclut aussi que RBT est un employeur oeuvrant dans le secteur du débardage, au sens de l'ordonnance d'accréditation par région géographique datée du 8 mars 1991. Par conséquent, RBT

est tenu de payer à l'AEM les cotisations et les frais connexes exigés par cette dernière relativement au déchargement de sel au quai 22 vers les 16 et 26 décembre 2009.

[148] Le Conseil laisse à RBT et à l'AEM le soin de quantifier les montants des cotisations et des frais connexes exigés par l'AEM qui sont en litige. Le Conseil ordonne à RBT de payer ces sommes à l'AEM dans les 15 jours de la date des présents motifs. Si les parties n'arrivent pas à s'entendre sur ces montants, le Conseil aidera les parties à le faire ou les déterminera lui-même. Le Conseil reste donc saisi de la question des mesures de redressements et de tous les volets de la question des dépens.

***Traduction***

William G. McMurray
Vice-président

John Bowman
Membre

Patrick J. Heinke
Membre